

"2025, Año del Turismo Sostenible como Impulsor del Bienestar Social y Progreso"

2351

MEXICALI, B.C., 01 DE SEPTIEMBRE DE 2025

NÚMERO DE OFICIO: LMSA/1167/2025

EXPEDIENTE: CORRESP. LEGISLATIVA

ASUNTO: PRESENTACIÓN DE INICIATIVA DE
REFORMA



DIPUTADO JAIME EDUARDO CANTÓN ROCHA
Presidente de la Mesa Directiva de la Honorable XXV
Legislatura del Congreso del Estado de Baja California
Presente. -

Anteponiendo un cordial saludo, por medio del presente, en ejercicio de los artículos 27, fracción XXVIII y 28, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como en los numerales 110 fracción II, 113, 115 fracción I y demás relativos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, vengo a presentar **Iniciativa de reforma con proyecto de decreto que modifica al artículo 3, fracción IX, 42, fracción I, adiciona un segundo párrafo al 55, modifica el 156; y, crea los artículos 56 BIS y 138 BIS de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, con el propósito de incorporar, desde una perspectiva de género e interseccionalidad, medidas para garantizar el ejercicio pleno del derecho humano a la movilidad de las mujeres y promover la participación ciudadana; para su inicio en el proceso legislativo en términos del artículo 117 de la Ley Orgánica del Poder Legislativo en mención, ante esta Oficialía de Partes.**

Agradeciendo de antemano su atención al presente, le reitero mi atenta consideración y respeto.

ATENTAMENTE



LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE

Diputada Constitucional de la XXV Legislatura del Estado de Baja California

"2025, Año del Turismo Sostenible como Impulsor del Bienestar Social y Progreso"

DIPUTADO JAIME EDUARDO CANTÓN ROCHA

Presidente de la Mesa Directiva de la Honorable XXV

Legislatura del Estado del Congreso de Baja California

P R E S E N T E .-

La suscrita Diputada **LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE**, en lo personal y en representación del Grupo Parlamentario de Morena de esta XXV Legislatura, en uso de las facultades que confieren lo dispuesto por los artículos 27, fracción I y 28, fracción I de la Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California, así como, en los numerales 110, fracción II, 115, fracción I, 117 y demás relativos de la Ley Orgánica del Poder Legislativo del Estado de Baja California, presento ante esta Honorable Asamblea **Iniciativa de reforma con proyecto de decreto que modifica al artículo 3, fracción IX, 42, fracción I, adiciona un segundo párrafo al 55, modifica el 156; y, crea los artículos 56 BIS y 138 BIS de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, con el propósito de incorporar, desde una perspectiva de género e interseccionalidad, medidas para garantizar el ejercicio pleno del derecho humano a la movilidad de las mujeres, a través de la implementación de programas orientados a incrementar la participación de mujeres como conductoras de transporte público, así como la creación de mecanismos de participación comunitaria que fortalezcan el acceso a la movilidad segura, accesible y libre de violencia para los grupos históricamente vulnerados, en particular las mujeres, las personas adultas mayores y las personas con discapacidad, lo que se presenta al tenor de la siguiente:**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

I. Diagnóstico del problema



En Baja California, la movilidad cotidiana no es igualitaria. A pesar de avances legislativos, persisten condiciones estructurales que dificultan el ejercicio del derecho a la movilidad de manera segura, accesible y libre de violencia, especialmente para mujeres, niñas, personas adultas mayores, con discapacidad, y otros grupos históricamente marginados.

La ley vigente carece de un enfoque transversal de género, participación comunitaria y mecanismos operativos para reducir riesgos como el acoso sexual, la inseguridad en horarios nocturnos o la falta de rutas seguras. La estructura legal actual no contempla las necesidades diferenciadas de quienes se movilizan fuera de la lógica del automóvil privado y perpetúa un diseño excluyente, para las personas adultas mayores.

II. Justificación de la reforma

La presente iniciativa propone reformar diversos artículos de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte para incorporar un enfoque de género, interseccionalidad y derechos humanos, desde una lógica participativa y centrada en las necesidades de las personas usuarias. Entre las modificaciones clave destacan:

- **Reconocimiento del transporte como herramienta para el ejercicio de otros derechos fundamentales** (salud, educación, trabajo, cuidado).
- **Incorporación del enfoque de género e interseccionalidad** en la planificación, diseño y evaluación de políticas públicas de movilidad.
- **Participación responsiva al Género**, a través de asambleas ciudadanas con representación de mujeres, personas cuidadoras, adultas mayores, con discapacidad y grupos excluidos.

- **Promoción de programas como “Mujeres al Volante”**, con operadoras mujeres, transporte nocturno seguro, y capacitación con perspectiva de género para personas operadoras.
- **Reconocimiento legal del transporte seguro y de rutas con enfoque de prevención de la violencia, especialmente en zonas de riesgo.**

Estas acciones responden a una realidad ampliamente documentada. La ENDIREH 2021 reportó que 44.7 % de las mujeres en Baja California ha sufrido violencia en espacios públicos, y la ENVIPE 2022 evidenció una percepción generalizada de inseguridad, con mayor afectación entre mujeres.

Así, la violencia y otros factores de discriminación, que se suman con la edad, la condición de salud, entre otras, se presentan elementos que al no considerarse en la planeación y ejecución de transporte se presentan como barreras para la movilidad. Por ejemplo, de acuerdo con datos del INEGI, en Baja California, residen más de 400 mil personas adultas mayores, lo que representa cerca del 11 % de la población total estatal, de las cuales (45.6%) tiene alguna discapacidad. De este grupo etario, la mayoría son mujeres y más del 40 % presentan alguna limitación para moverse, ver o escuchar.

Las mujeres presentan una mayor prevalencia de discapacidad, situación que se agrava en contextos de bajos ingresos. Existe una relación bidireccional entre pobreza y discapacidad: las personas en situación de pobreza enfrentan mayores riesgos de adquirir una discapacidad debido a condiciones precarias de salud, nutrición y acceso a servicios; a su vez, quienes viven con alguna discapacidad tienen mayores probabilidades de permanecer en situación de pobreza, debido a las múltiples barreras que enfrentan.

Estas personas suelen habitar zonas con infraestructura inadecuada, servicios públicos inaccesibles y escasos recursos para adquirir tecnología, dispositivos de asistencia o apoyos personales que les permitan reducir las barreras del entorno. Además, enfrentan



obstáculos significativos para acceder a educación de calidad, empleo digno, servicios de salud y sistemas de transporte seguros y accesibles. Esta exclusión estructural, sumada a los elevados costos derivados del tratamiento médico y la asistencia diaria, puede tener efectos económicos devastadores para ellas y sus familias, profundizando la desigualdad y la marginación social.

Esta realidad exige que el sistema de transporte y la infraestructura urbana se adapten para garantizar su derecho a la movilidad. Sin embargo, actualmente persisten barreras físicas, económicas y actitudinales que impiden a muchas mujeres, jóvenes o adultas mayores desplazarse con seguridad, accesibilidad y autonomía. Por ello, resulta indispensable que la ley reconozca expresamente su situación de vulnerabilidad y establece obligaciones claras para adaptar el transporte público mediante unidades con accesos de bajo piso o rampas, asientos preferentes, señalización visual y auditiva, espacios para asistentes o dispositivos de apoyo, así como tiempos de parada más amplios y rutas diseñadas considerando los puntos de atención médica, asistencia social y cuidado. Asimismo, debe promoverse la participación activa de este grupo desde un enfoque interseccional en asambleas comunitarias y procesos de planificación, a fin de garantizar que sus voces y experiencias orienten las decisiones públicas en materia de movilidad sustentable e inclusiva, considerando la edad y condición, además de género.

Promover prácticas de planificación urbana que puedan contribuir eficazmente a permitir a las personas con discapacidad, niñas, niños y adolescentes, personas adultas mayores, el acceso a las oportunidades de trabajo, socialización y disfrute que ofrecen las ciudades.

La monografía *“Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: Cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores”* refiere un caso por demás ilustrador tanto de la necesidad pero de las buenas prácticas para hacer un transporte o sistema de movilidad apto para todas las personas; así, el caso de Marlene, quien enfrentó serias dificultades para acceder a un autobús con su hija de nueve años usuaria de silla de ruedas, una de las muchas barreras que persisten en los

sistemas de transporte público. A pesar de que la unidad contaba con una rampa de acceso, ésta no funcionaba, impidiendo que la niña pudiera asistir a una cita médica que llevaba tiempo esperando.

Marlene de la ciudad de Curitiba, ahora es reconocida internacionalmente por haber implementado un sistema pionero de transporte rápido urbano (BRT), ha logrado que personas con discapacidad puedan movilizarse con autonomía y ejercer su derecho a la ciudad. Otros ejemplos regionales también muestran avances importantes: en La Paz, Bolivia, el sistema de teleféricos más grande del mundo ha ampliado las oportunidades de movilidad para la población, mientras que en Uberlândia, Brasil, desde 2012 el 100 % de los autobuses públicos son accesibles. Estas experiencias demuestran que la accesibilidad universal en el transporte no solo es posible, sino necesaria para garantizar derechos y mejorar la calidad de vida de las personas, especialmente de niñas, mujeres cuidadoras y personas con discapacidad.

En este sentido, el **Programa Sectorial de Movilidad y Transporte Sustentable 2023-2027** del Estado, reconoce expresamente como prioritario implementar estrategias como rutas seguras y aumentar la participación de mujeres en el transporte público.

III. Armonización con el marco normativo nacional e internacional

La propuesta se alinea con la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, así como con tratados internacionales como la CEDAW, la Convención de Belém do Pará y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, especialmente en sus Objetivos 5 (igualdad de género), 9 (infraestructura inclusiva) y 11 (ciudades seguras).

También atiende las recomendaciones derivadas de la Alerta de Violencia de Género contra las Mujeres (AVGM) vigente en la entidad desde 2021, al establecer mecanismos de prevención de violencia en el transporte y garantizar entornos seguros.

IV. Objetivo de la iniciativa



Esta iniciativa busca garantizar el ejercicio efectivo del derecho a la movilidad con perspectiva de género, asegurando condiciones dignas, seguras y accesibles para todas las personas usuarias del espacio público, en especial para las mujeres, y las personas con movilidad reducida, como las personas adultas mayores.

CUADRO COMPARATIVO:

Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California

TEXTO VIGENTE	TEXTO PROPUESTO
<p>ARTÍCULO 3.- La presente Ley garantizará que la administración pública estatal y las municipales al planear, diseñar, implementar y ejecutar políticas públicas, programas y acciones en materia de movilidad observen los principios rectores siguientes:</p> <p>I. Accesibilidad universal: Garantizar el derecho de las personas a elegir libremente la forma de desplazarse por las vías públicas sin obstáculos y con seguridad, independientemente de su condición;</p> <p>II. Calidad: Establecer criterios cualitativos y cuantitativos que aseguren que el servicio ofrecido al usuario cuente con un espacio apropiado y confortable para las personas, encontrarse en buen estado, en condiciones higiénicas, de seguridad y con mantenimiento regular para proporcionar una adecuada experiencia de viaje, desplazamiento y orientación del servicio público de transporte;</p>	<p>ARTÍCULO 3.- (...)</p> <p>I al VIII. (...)</p>



III. Desarrollo económico: Garantizar que el ordenamiento de las vías públicas de comunicación minimice costos y tiempos de traslado de personas y bienes a fin de contribuir al bienestar social y desarrollo del Estado;

IV. Eficiencia: Fomentar la oferta multimodal de servicios, la administración de flujos de personas que se desplacen en los distintos medios de transporte, así como de los bienes, la articulación de redes metropolitanas, regionales e intermunicipales y el uso de la infraestructura y tecnologías sustentables;

V. Igualdad: Generar las condiciones para que la población ejerza su derecho a la movilidad, y asegurar que ésta se encuentre al alcance de todas las personas, atendiendo especialmente a los grupos que por sus condiciones sean catalogados como vulnerables;

VI. Innovación tecnológica: Impulsar sistemas tecnológicos que permitan un desarrollo eficiente de la movilidad, generando eficiencia en los sistemas de transporte y el desplazamiento de personas y bienes;

VII. No discriminación: Queda prohibida toda discriminación motivada por origen étnico o nacional, el género, la edad, las discapacidades, la condición social, las condiciones de salud, la religión, las opiniones, las preferencias sexuales, el estado civil o cualquier otra que atente contra la dignidad humana y tenga por objeto anular o menoscabar los derechos y libertades de las personas;

VIII. Perspectiva inclusiva: Asegurar que las políticas públicas estatales y municipales garanticen la no discriminación, igualdad, equidad de género, seguridad e integridad física, sexual y no violencia de quienes transiten por la vía pública y utilicen el servicio público y especial de transporte;

IX. Participación ciudadana: Tomar en consideración la opinión de los ciudadanos, en los diferentes componentes de la movilidad;

X. Respeto al medio ambiente: Fomentar a través de políticas públicas que incentiven el cambio del uso del transporte particular de motor de combustión interna, traslado peatonal y tracción física por aquellos de carácter masivo y tecnología sustentable, o de propulsión distinta a aquellos que generan emisión de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero a la atmósfera;

XI. Seguridad: Proteger la integridad de las personas y evitar posibles afectaciones a sus bienes; y,

XII. Sustentabilidad: Dirigir las acciones al respeto y atención prioritaria del derecho a la movilidad,

IX. **Participación ciudadana:** Tomar en consideración la opinión de **las personas ciudadanas**, en diferentes componentes de la movilidad, **garantizando la participación activa, equitativa y sustantiva de mujeres, personas con discapacidad, personas adultas mayores y comunidades indígenas, así como la participación de niñas, niños, adolescentes y personas jóvenes en la toma de decisiones públicas que les afecten o sean de su interés.**

X al XII. (...)

<p>considerando el impacto que las mismas tendrán en el desarrollo social, económico y ambiental, a fin de no comprometer su disfrute por las generaciones futuras.</p>	
<p>ARTÍCULO 42.- Las autoridades estatales y municipales deberán:</p> <p>I. Promover la participación de la sociedad en los programas que tengan como objeto conservar, mejorar y optimizar los sistemas de movilidad y transporte, la difusión, sensibilización y adopción de las medidas de prevención y la seguridad vial;</p> <p>II. Coadyuvar en la formulación y ejecución de los planes y programas en materia de movilidad y transporte con las entidades Federales, Estatales y Municipales que se determinen necesarias.</p> <p>Los programas y proyectos de movilidad y transporte de alcance intermunicipal en las zonas metropolitanas se definirán y ejecutarán con la participación y coordinación entre los municipios y el Instituto, por lo cual este último determinara las directrices correspondientes.</p>	<p>ARTÍCULO 42.- (...)</p> <p>I. Promover la participación activa, informada y representativa de la sociedad, con perspectiva de género, interseccionalidad y derechos humanos, en los programas que tengan como objeto conservar, mejorar y optimizar los sistemas de movilidad y transporte; así como en la difusión y sensibilización y adopción de medidas de prevención y seguridad vial.</p> <p>II. (...)</p> <p>(...)</p>
<p>ARTÍCULO 55.- El Instituto contará con un Consejo de Movilidad Sustentable y Transporte, de carácter honorífico, con la participación de los sectores público, privado, académico y social que se integrará y funcionará en los términos establecidos en la presente Ley y su Reglamento, por lo que contará con atribuciones propositivas, mediante el cual podrá proponer políticas públicas</p>	<p>ARTÍCULO 55.- (...)</p>



<p>para la implementación de las acciones de movilidad sustentables y transporte en el Estado.</p> <p>(Sin Correlativo)</p>	<p>El Consejo deberá establecer mecanismos para la recepción, integración y respuesta a las propuestas emitidas por asambleas comunitarias, colectivos territoriales y grupos organizados de personas usuarias, garantizando su seguimiento y rendición de cuentas.</p>
<p>(Sin Correlativo)</p>	<p>ARTÍCULO 56 BIS.- Tanto el Instituto, el Consejo y los Consejos locales podrán convocar a asambleas comunitarias con personas usuarias de los diferentes modalidades de transporte público, previo convocatoria en la que se establezca hora, fecha y lugar, así como el tema a discutir, con el fin de consultar a la población su opinión sobre elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad, con el fin de ser tomadas en cuenta en el programa y decisiones del Instituto.</p> <p>En las asambleas se respetará el derecho de las niñas, niños, adolescentes y personas jóvenes de participar en la toma de decisiones públicas que les afecten o sean de su interés.</p> <p>Las asambleas deberán de garantizando la participación activa, equitativa y sustantiva de mujeres, personas con discapacidad, personas adultas mayores y comunidades indígenas, así como la participación de niñas, niños, adolescentes y personas jóvenes en la toma de decisiones públicas que les afecten o sean de su interés.</p>



<p>(Sin Correlativo)</p>	<p>Artículo 138 Bis. El Instituto, en coordinación con las autoridades competentes en materia de igualdad de género y trabajo, deberá impulsar la inclusión de mujeres como operadoras del transporte público en todas sus modalidades, garantizando condiciones laborales con perspectiva de género, acceso a la seguridad social y demás prestaciones que contempla la ley, así como procesos permanentes de capacitación técnica, vial y en derechos humanos.</p>
<p>ARTÍCULO 156.- Los horarios e itinerarios y, cuando aplique, las paradas y las frecuencias, serán aprobados por el Instituto, tomando en cuenta el dictamen técnico emitido, conforme a las normas y procedimientos que se establezcan en el Reglamento.</p> <p>El Instituto deberá incluir a estos itinerarios la implementación de transporte público nocturno, estableciendo para estos efectos un horario y una frecuencia que cubran las necesidades de los usuarios del servicio, en este turno.</p>	<p>ARTÍCULO 156.- (...)</p> <p>El Instituto deberá implementar transporte público nocturno con horarios y frecuencias que atiendan las necesidades de las personas usuarias, garantizando condiciones de seguridad, en especial para mujeres, niñas, adolescentes y grupos en situación de vulnerabilidad.</p> <p>Asimismo, podrá establecer rutas seguras con perspectiva de género, y deberá promover la participación comunitaria, particularmente de mujeres usuarias, en la planeación y evaluación de los servicios, especialmente en horarios nocturnos o zonas de alto riesgo.</p>
	<p>ARTÍCULO TRANSITORIOS:</p>

	<p>PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.</p> <p>SEGUNDO. El Instituto de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado deberá emitir en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto, los lineamientos para la instalación, operación, periodicidad, integración y atribuciones de las Asambleas de Movilidad.</p> <p>TERCERO. El Instituto de Movilidad Sustentable y Transporte deberá adecuar el Reglamento de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California dentro de los 180 días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto, a fin de armonizar su contenido con las reformas aprobadas.</p>
--	--

Por todo lo expuesto y con fundamento en los artículos señalados, me permito someter a consideración de este H. Congreso del Estado de Baja California, la siguiente Iniciativa con proyecto de decreto que reforma la **Ley de Movilidad sustentable y Transporte del Estado de Baja California**, al tenor del siguiente:

DECRETO:

ARTÍCULO ÚNICO: La XXV Legislatura aprueba la reforma los artículo 3, 42, 55 y 156, así como crea los artículos 56 BIS y 138 BIS de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California, para quedar como sigue:

ARTÍCULO 3.- (...)

I al VIII. (...)

IX. Participación ciudadana: Tomar en consideración la opinión de las **personas ciudadanas**, en diferentes componentes de la movilidad, **garantizando la participación activa, equitativa y sustantiva de mujeres, personas con discapacidad, personas adultas mayores y comunidades indígenas**, así como la participación de niñas, niños, adolescentes y personas jóvenes en la toma de decisiones públicas que les afecten o sean de su interés.

X al XII. (...)

ARTÍCULO 42.- (...)

I. Promover la participación **activa, informada y representativa** de la sociedad, **con perspectiva de género, interseccionalidad y derechos humanos**, en los programas que tengan como objeto conservar, mejorar y optimizar los sistemas de movilidad y transporte; **así como en la difusión y sensibilización y adopción de medidas de prevención y seguridad vial.**

II. (...)

(...)

ARTÍCULO 55.- (...)

El Consejo deberá establecer mecanismos para la recepción, integración y respuesta a las propuestas emitidas por asambleas comunitarias, colectivos territoriales y grupos organizados de personas usuarias, garantizando su seguimiento y rendición de cuentas.

ARTÍCULO 56 BIS.- Tanto el Instituto, el Consejo y los Consejos locales podrán convocar a asambleas comunitarias con personas usuarias de los diferentes modalidades de transporte público, previo convocatoria en la que se establezca hora, fecha y lugar, así como el tema a discutir, con el fin de consultar a la población su opinión sobre elaboración, diseño y evaluación de las acciones en materia de movilidad, con el fin de ser tomadas en cuenta en el programa y decisiones del Instituto.

En las asambleas se respetará el derecho de las niñas, niños, adolescentes y personas jóvenes de participar en la toma de decisiones públicas que les afecten o sean de su interés.

Las asambleas deberán de garantizando la participación activa, equitativa y sustantiva de mujeres, personas con discapacidad, personas adultas mayores y comunidades indígenas, así como la participación de niñas, niños, adolescentes y personas jóvenes en la toma de decisiones públicas que les afecten o sean de su interés.

Artículo 138 Bis. El Instituto, en coordinación con las autoridades competentes en materia de igualdad de género y trabajo, deberá impulsar la inclusión de mujeres como operadoras del transporte público en todas sus modalidades, garantizando condiciones laborales con perspectiva de género, acceso a la seguridad social y demás prestaciones que contempla la ley, así como procesos permanentes de capacitación técnica, vial y en derechos humanos.

ARTÍCULO 156.- (...)

El Instituto deberá implementar transporte público nocturno con horarios y frecuencias que atiendan las necesidades de las personas usuarias, garantizando condiciones de seguridad, en especial para mujeres, niñas, adolescentes y grupos en situación de vulnerabilidad.

Asimismo, podrá establecer rutas seguras con perspectiva de género, y deberá promover la participación comunitaria, particularmente de mujeres usuarias, en la planeación y evaluación de los servicios, especialmente en horarios nocturnos o zonas de alto riesgo.

ARTÍCULO TRANSITORIOS:

PRIMERO. El presente Decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el Periódico Oficial del Estado de Baja California.

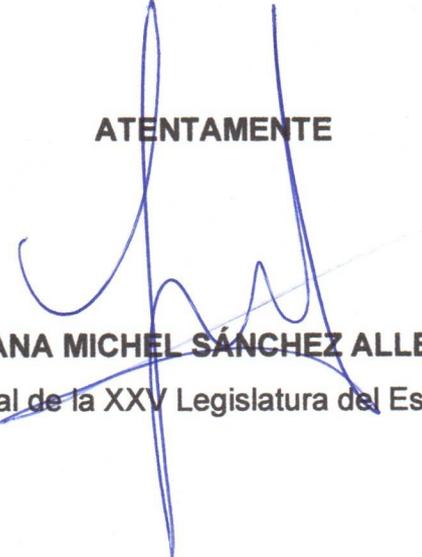
SEGUNDO. El Instituto de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado deberá emitir en un plazo no mayor a 180 días naturales contados a partir de la entrada en vigor del presente Decreto,

los lineamientos para la instalación, operación, periodicidad, integración y atribuciones de las Asambleas de Movilidad.

TERCERO. El Instituto de Movilidad Sustentable y Transporte deberá adecuar el Reglamento de la Ley de Movilidad Sustentable y Transporte del Estado de Baja California dentro de los 180 días naturales posteriores a la entrada en vigor del presente Decreto, a fin de armonizar su contenido con las reformas aprobadas.

Dado en el Salón de Sesiones Benito Juárez García del “Edificio del Poder Legislativo, Baja California” en la ciudad de Mexicali, Baja California, al día de su presentación.

ATENTAMENTE


LILIANA MICHEL SÁNCHEZ ALLENDE

Diputada Constitucional de la XXV Legislatura del Estado de Baja California

LMSA/mla*

REFERENCIAS:

ONU MUJERES. Ciudades Seguras y Espacios Públicos Seguros. Informe de Resultados Globales.

Recuperado en: [Safe-Cities-and-Safe-Public-Spaces-Global-results-report-es.pdf](#)

Secretaría de Salud (2022 *Informe sobre la situación de la seguridad vial México 2022*). Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA). Gobierno de México. Recuperado en: [Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2022 | Secretaría de Salud | Gobierno | gob.mx](#)

INEGI. ESTADÍSTICAS A PROPÓSITO DEL DÍA INTERNACIONAL DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD. Comunicado de prensa núm. 684/24 28 de noviembre de 2024 Recuperado en: https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/aproposito/2024/EAP_PCD24.pdf?utm_source

Banco Interamericano de Desarrollo. Las ciudades como espacios de oportunidades para todos: Cómo construir espacios públicos para personas con discapacidad, niños y mayores. / editora, Nora Libertun de Duren. Recuperado de https://observatoriodelaaccessibilidad.es/wp-content/uploads/2022/12/espacios-publicos-para-personas-con-discapacidad-ninos-y-mayores.pdf?utm_source

Tratados Internacionales y Leyes:

Convención Interamericana para Prevenir, Sancionar y Erradicar la Violencia contra la Mujer (Convención de Belém do Pará). (1994). Organización de los Estados Americanos (OEA). Recuperado de: <https://www.oas.org/juridico/english/treaties/a-61.html>

Convención sobre la Eliminación de Todas las Formas de Discriminación contra la Mujer (CEDAW). (1979). Naciones Unidas. Recuperado de: <https://www.ohchr.org/en/instruments-mechanisms/instruments/convention-elimination-all-forms-discrimination-against-women>

Ley General de Acceso de las Mujeres a una Vida Libre de Violencia (LGAMVLV). (2007). Diario Oficial de la Federación. Recuperado de: <https://www.dof.gob.mx>

Ley General para la Igualdad entre Mujeres y Hombres. (2006). Diario Oficial de la Federación. Recuperado de: <https://www.dof.gob.mx>

Constitución Política del Estado Libre y Soberano de Baja California. (1989) Publicada en el Periódico Oficial No. 23, de Fecha 14 de febrero de 2020. Recuperado de: https://www.congresobc.gob.mx/Documentos/ProcesoParlamentario/Leyes/TOMO_I/20200214_CONSTBC.PDF

Notas Periodísticas:

Redacción La Jornada Baja California, 13 de febrero de 2025, Abre convocatoria para sexta generación de mujeres al volante, mujeres al volante. La Jornada bc. Recuperado en: https://www.bing.com/search?pgl=43&q=mujeres+al+volante+bc&cvid=b71b37b39bf0424d8628f686b9e035d2&gs_lcrp=EgRIZGdIKgYIABBFdKyBggAEEUYOdIBCDI3MTBqMGoxqAllsAIB&FORM=ANNTA1&PC=DCTS

Fuentes Gubernamentales:

Comisión Nacional para Prevenir y Erradicar la Violencia (CONAVIM). (2021). Alerta de Violencia de Género en Baja California. *Secretaría de Gobernación, México*. Recuperado de: <https://www.gob.mx/segob/prensa/declara-gobernacion-alerta-de-violencia-de-genero-contras-las-mujeres-en-seis-municipios-de-baja-california>

Sistema de Indicadores de Género: Violencia contra las mujeres del Instituto de las Mujeres (2022): Instituto Nacional de las Mujeres. (2022). *Sistema de indicadores de género: Violencia contra las mujeres*. Recuperado de <http://estadistica-sig.inmujeres.gob.mx/formas/index.php>

Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones de los Hogares 2021: Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). (2021). *Encuesta Nacional sobre la Dinámica de las Relaciones de los Hogares 2021 (ENDIREH 2021)*. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/programas/endireh/2021/#:~:text=La%20ENDIREH%202021%20ofrece%20informaci%C3%B3n%20sobre%20las%20experiencias,%C3%A1mbitos%20familiar%2C%20escolar%2C%20laboral%2C%20comunitario%20y%20de%20pareja.>